

Пятница
27 декабря 1940 г.
№ 23
Год издания 1-й
Выходит 2 раза в неделю.

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МОРЯК

ОРГАН
ПОЛИТОТДЕЛА
И РАЙКОММОРА
НИКОЛАЕВСКОГО-
НА-АМУРЕ МОРСКОГО
ПАРОХОДСТВА

Кадры решают все

В Николаевском-на-Амуре морском пароходстве воспитались замечательные люди—энтузиасты своего дела, любящие морской транспорт.

Мастер чугуно-литейного цеха т. Максимов умело мобилизовал коллектив на освоение новых производств. В литейном цехе, где, казалось, нет технической базы для отливки ответственных деталей, изготавливаются цилиндрические крышки, поршни и другие части для механизмов судов. Упорство и инициатива—вот качества, которыми обладает мастер литейного цеха т. Максимов. Сейчас в подарок XVIII Всесоюзной партконференции стахановцы цеха взяли на себя обязательство освоить производство цилиндрических крышек системы „Май“ для теплохода „Серп“.

Чувство нового свойственно и стахановцам электросварочного цеха. Освоив сварку коленчатого вала для теплохода „Серп“, электросварщики сделали большой шаг вперед.

С большим удовлетворением будет прочитана в сегодняшнем номере газеты статья капитана парохода „Амур“ т. Клименко, который предлагает круглые сутки плавать в Амурском фарватере. Без преувеличения можно сказать, что реализация этого предложения даст возможность дополнительно перевезти несколько десятков тысяч тонн грузов. Для этого не требуется капитальных затрат, не нужны и особые директивные указания.

Блестящая работа команд судов „Амур“ и „Двина“ по экономии топлива, досрочное выполнение плана экипажами пароходов „Ола“, „Чапаев“ и „Щорс“, умелое использование внутренних ресурсов механизаторами порта с предельной ясностью говорят о том, что пароходство располагает неограниченными возможностями для выполнения плана.

К сожалению, имеющиеся ресурсы оказались непродуктивными, неиспользованными. Это объясняется в первую очередь тем, что коллектив трудящихся Николаевского-на-Амуре морского пароходства не был большевистски организован на выполнение плана грузоперевозок.

Главное—расстановка, воспитание и использование кадров—находится в

неудовлетворительном состоянии. Тов. Волощенко в своей статье рассказывает, как в пароходстве нарушали единоначалие, подменяя отдельных работников, не давали простора для развития их инициативы и творчества. Люди, выполнявшие работу, не чувствовали уверенности в своих силах, их дожимала мелкая, никому ненужная опека.

В пароходстве примирились с безответственностью и разгильдяйством отдельных руководящих работников. Не вызывает никакого отпора дисциплинированность начальника коммунального отдела т. Могилюка, начальника отдела капитального строительства т. Клейное, которые за щирой всякого рода объективных причин проваливают порученное им дело. Подобное амнистирование разлагает кадры и дезорганизует их.

Руководящим кадрам пароходства партийные организации и сектор агитации и пропаганды политотдела (начальник т. Макаревич) оказывают мало помощи в их политическом росте. Лекции, консультации, снабжение литературой,—все эти, оправдавшие себя, формы не нашли в пароходстве широкого применения.

Кадры решают все,—эти сталинские слова должны помнить и не забывать руководители Николаевского-на-Амуре пароходства. Творческий труд стахановцев, дерзновение и инициатива передовой части инженерно-технического персонала—вот ключ к победе в навигацию 1941 года. Опираясь на передовых людей, нужно всеми имеющимися формами и методами мобилизовать весь коллектив пароходства на успешное выполнение плана навигации 1941 года.

Социалистическое соревнование на успешное проведение судоремонта

ПЕРЕДОВАЯ БРИГАДА

Образцы стахановского труда показывает бригада слесарей т. Андреева. Товарищи Зайкин, Н. Шубин, Николаев, Киселев—слесари этой бригады—на ремонте главной машины парохода „Ола“ выполняют нормы на 150 процентов. Не отстает от них и бригада Тимофея Шубина.

На шабровке параллелей, поршневых колец, подшипников слесарь т. Гудометов выполняет нормы на 138 процентов, т. Дунаев Н.—на 130 процентов, т. Клепов и Матвеев—на 128 процентов.

А. ЖУКОВ,
мастер слесарно-сборочного цеха.

Электроэнергия подаётся с перебоями

Во второй декаде декабря ремонтные работы механизмов на теплоходе „Серп“ силами судовой команды недовыполнены против графика на 0,94 процента. Это отставание произошло потому, что в последние дни декады электроэнергия подавалась на судно с перебоями. К этому нужно еще добавить, что питаюсь от общей сети мы не получаем нужного накала, работать приходится впотемках. В общей сложности мы потеряли 381 человеко-час.

Механико-судовая служба должна побеспокоиться провести прямой электропровод из затона на пароход.

П. ТОЛПЕКИН, И. КУЗНЕЦОВ,
И. ЧАБАН, М. МАТВЕЕВ.

СВОДКА

о выполнении плана ремонта флота с 10 по 20 декабря ПО СУДАМ ПАРОХОДСТВА.

Места	НАИМЕНОВАНИЕ СУДОВ	% ГОТОВНОСТИ	
		По плану	Фактич.
1	„Серп“—палуба — саморемонт	24	44,2
	машина — — —	25	24,06
2	заводской ремонт	14,7	22,9
	„Амур“—палуба — саморемонт	17	22,7
3	машина — — —	17	26,3
	заводской ремонт	11,2	7,74
4	„Ола“—палуба — саморемонт	16	16,8
	машина — — —	19	22,66
5	заводской ремонт	9,86	7,67
	„Чапаев“—саморемонт	17	14,3
6	заводской ремонт	12,15	15,75
	„Щорс“ — саморемонт	17	9,8
7	заводской ремонт	8,55	12,33
	„Покровка“—заводской ремонт	2,7	4,97
	Баржа № 137—заводской ремонт	2,55	2,39
ИТОГО средневзвешенный			
по саморемонту		19,96	24,6
по заводскому ремонту		8,1	8,5

ПО СУДАМ ПОРТА

1	„Михеев“ — заводской ремонт	19,6	30,7
2	„Аида“ — саморемонт	37	56
3	заводской ремонт	52,6	48,5
	„Воевода“ — саморемонт	15	25
4	заводской ремонт	6,4	6,47
	Плавкран — заводской ремонт	7,45	4,6
5	„Байкал“ — саморемонт	15,8	22,6
	заводской ремонт	61,2	34,8
6	„Пилот“ — саморемонт	79,8	79,6
ИТОГО средневзвешенный			
по саморемонту		28,4	37,3
по заводскому ремонту		19,9	19,5

Истекшая декада характеризуется снижением темпов судоремонта. Прирост с 10 по 20 декабря составляет незначительный процент.

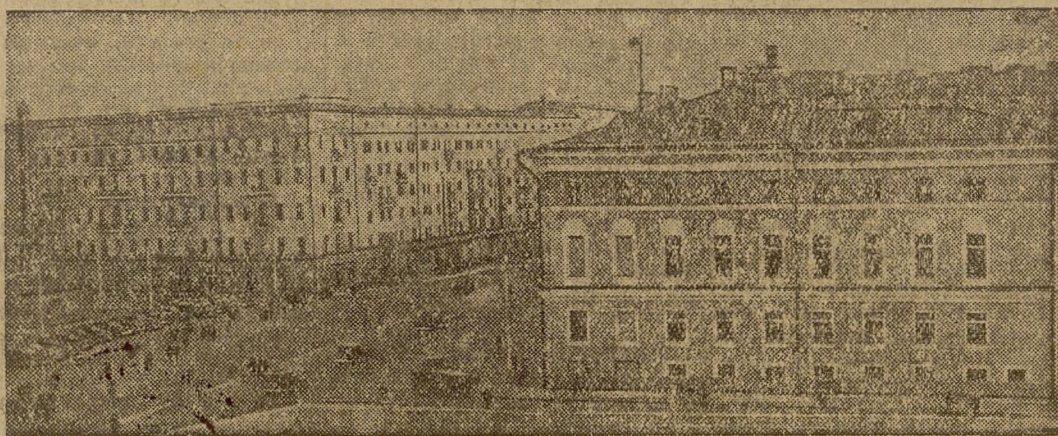
Увеличилось отставание по саморемонту на судах „Чапаев“ и „Щорс“. Старшие механики этих судов тт. Колосовский, Помалейко, проталкивая свои заказы в цехах мастерских, забросили саморемонт. Тревогу внушает и заводской

ремонт на судах „Амур“ и „Ола“.

Объяснить снижение темпов по ремонту морских судов только лишь отсутствием электроэнергии было бы ошибочно. Правда, перебои в снабжении электроэнергией вызвали простои, сократили объем сварочных работ, но не это главное.

Уже сейчас болезненно ощущается распыленность сил. Ведь почти на всех судах разобраны механизмы, а сборка их идет крайне медленно. Сейчас, в связи с наступлением благоприятной погоды для выморозки, особенно важно производство ремонта узким фронтом. В первую очередь это касается ремонта морских судов.

В цехах мастерских и на судах прокатилась новая волна социалистического соревнования. Моряки, судоремонтники взяли обязательства по сокращению сроков ремонта флота к открытию XVIII партийной конференции. Это предпосылки для резкого увеличения темпов судоремонта, для успешного завершения декабрьского плана.



Вид на улицу Горького и угол Советской площади. Справа — передвинутое здание Московского Совета, слева — новые дома. Фото Н. Кубева.

Навести большевистский порядок в пароходстве

САМОЕ ГЛАВНОЕ

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года положил конец безнаказанному нарушению трудовой дисциплины прогульщиками и летунами.

Как же Указ проводится в жизнь в Николаевском-на-Амуре морском пароходстве?

Анализ работы командования пароходства и порта по выполнению Указа приводит к выводу, что ни начальник пароходства т. Перельгин, ни начальник порта т. Татаренко, ни многие начальники отделов и служб не уделили должного внимания этому важнейшему вопросу.

В пароходстве и порту эту работу передоверили начальникам отделов кадров, сами же руководители ограничиваются только подписыванием приказов.

С 26 июля до сегодняшнего дня по проверке выполнения Указа было проведено только 2 совещания и оба при политотделе пароходства. Начальники пароходства и порта не затрудняли себя этим, не занимались вопросом анализа прогулов, изучением их характера, чтобы направить внимание всего коллектива на устранение таковых.

Данные о количестве прогулов говорят об исключительно плохом состоянии трудовой дисциплины. За время с 26 июня по 1 декабря по пароходству прогулов было 152, по порту за это же время—150. По месяцам эти данные представляются в следующем виде:

Пароходство: июнь—4, июль—26, август—54, сентябрь—41, октябрь—15, на 20 ноября—12.

Порт: июнь—0, июль—22, август—27, сентябрь—49, октябрь—37, на 20 ноября—15.

Из вышеуказанных цифр видно, что количество прогулов не только не уменьшается, но в августе и сентябре достигает рекордных цифр.

Материалы на прогульщиков в суд администрация передавала с большим опозданием, прогульщиков своевременно не наказывали и вокруг них не было создано общественного мнения. Штукатур Волков 26 октября совершил прогул, а материал о нем в суд был передан 1 ноября.

Характерным фактом является случай прогула группы работников пароходства и порта из-за того, что не было отоплено помещение. Ни т. Перельгин, ни т. Татаренко никаких мер не приняли по отношению к коммунальному отделу, который своевременно не возил топлива к служебному помещению. Потребовалось вмешательство прокуратуры, после чего топливо доставляют бесперебойно и люди работают в нормальных условиях.

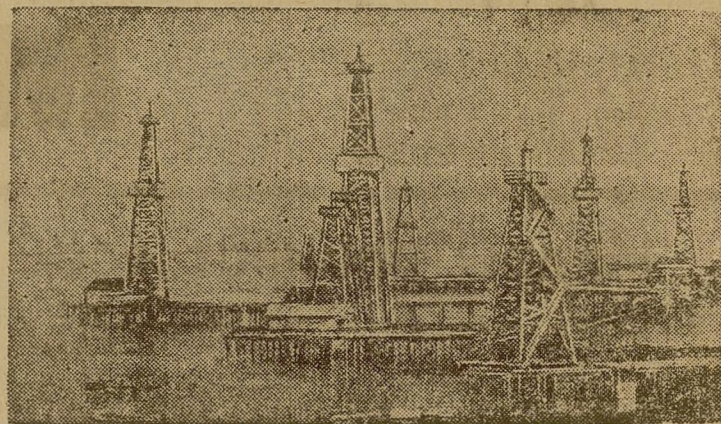
Имелись факты укрывательства прогульщиков. Так, бывший начальник пароходства Шохет укрывал злостного прогульщика и аварийщика Сапунцова. Сапунцов осужден, а за его укрывательство осужден и Шохет. За задержку материалов на прогульщиков осуждены начальники участков порта Тенчер и Насонов, осужден бывший начальник кадров Репин за прием самовольно ушедших с работы.

Еще хуже обстоит дело в пароходстве и порту с исполнением приговоров. Приговоры находились без исполнения долгое время в столе начальника порта Татаренко, а в бухгалтерии пароходства без учета и исполнения валялись где угодно.

Уместно отметить расхлябанность отдельных ответственных работников пароходства. Приказы и распоряжения не всегда выполняются, а если и выполняются, то с массой оговорок. Это подтверждается таким фактом. Работник порта т. Кропотов отказался выполнить приказ начальника порта—защитить интересы порта в суде; этим же страдает и начальник отдела капитального строительства т. Клейнос. И эти люди даже взыскания не получили за невыполнение приказов.

От командования пароходства и порта требуется решительное изменение отношения к выполнению Указа от 26 июня. Нужна перестройка всей работы в соответствии с Указом, ибо подобное описанному состоянию с дисциплиной привело к невыполнению государственного плана перевозок в 1940 г.

Я. ПАВЛЕНКО,
военный прокурор Николаевского-на-Амуре пароходства.



Общий вид морского нефтепромысла треста Артем-нефть (Баку). Фото Б. Боровских.

СИЛА УКАЗА

Указ от 26 июня дал в руки хозяйственникам могучее орудие в борьбе за установление железной дисциплины, за искоренение расхлябанности и разгильдяйства. Открылись новые возможности, новые резервы для увеличения производительности труда, для создания постоянного контингента рабочих. Это мы видим на примере работы судоремонтных мастерских.

С выходом в свет Указа от 26 июня 1940 г. в судоремонтных мастерских значительно улучшилось состояние трудовой дисциплины. Прогулы и опоздания сократились. Если в октябре их было еще 7, то в ноябре уже 3, в декабре—2. И если до Указа нарушители трудовой дисциплины оставались безнаказанными, или нередко прибегали к нарушению трудовой дисциплины в своих целях, дабы уйти с производства, то с выходом Указа у нарушителей осталась только одна перспектива—

очутиться на скамье подсудимых.

За пять месяцев со дня выхода в свет Указа к судебной ответственности было привлечено 33 злостных нарушителя.

В связи с переходом на 8-часовой день и 7-дневную рабочую неделю появилась возможность увеличить выпуск валовой продукции, досрочно закончить выполнение хозяйственных планов.

Годовой план был увеличен на 18 с лишним процентов. План коллективом успешно выполняется и, несомненно, к концу хозяйственного года будет значительно перевыполнен. За 11 месяцев программа, без подсобных производств, выполнена на 111,2 процента.

Средняя производительность труда по мастерским была в июле 124, в августе—124,1, в сентябре—136, в октябре—125,4. В связи с повышением производительности труда снизилась себестоимость единицы выпускаемой продукции, стоимость ремонта флота.

Однако недостатков в мастерских все таки еще много,—не уплотнен рабочий день, не изжиты простои.

Неправильно думать, что работа по выполнению Указа от 26 июня сводится лишь к изжитию прогулов и опозданий. Издавая Указ, Президиум Верховного Совета имел в виду наведение большевистского порядка на производстве. Образцовая организация рабочего места, бережное отношение к оборудованию, полная загрузка рабочего дня, строгое соблюдение технологического процесса—все это является необходимым условием работы советского предприятия. К сожалению, мы еще подлинно образцового порядка в цехах мастерских не добились.

На этот участок работы должно быть обращено самое серьезное внимание и недочеты должны быть изжиты.

ло погасить поступательного движения вперед, тем более, что под парами был один котел, давление пара в котором не могло обеспечить полноценного хода назад.

От резкого удара форштевнем в борт баржа затонула в течение нескольких минут.

Приведенный пример аварий должен послужить хорошим уроком многим работникам порта и пароходства. Пора прекратить чиновничье отношение к своим обязанностям, а тем более работникам транспортного и вспомогательного флота.

В навигацию 1939—40 г. было не мало фактов, когда капитан или вахтенный помощник портного буксира, ясно понимая затруднительное положение, в которое попало то или иное судно, и необходимость оказания немедленной помощи, тем не менее ждал, пока ему диспетчер не вручит наряд на эту работу. Так поступил и старпом буксирного катера „Михеев“ Краморов.

Анализируя причины других аварий, почти в каждой из них можно столкнуться с нарушением правил технической эксплуатации морского транспорта. Это говорит о том, что многие руководители или не знают их, или работают по старинке на „авось“.

С. МОН,
начальник морской инспекции пароходства.

ПОЛНОСТЬЮ ИЗЖИТЬ АВАРИИ

Прошедшая навигация, 1940 года, в Николаевском-на-Амуре морском пароходстве отмечена значительным количеством аварий—крупных и мелких. Некоторые из них—результат низкой трудовой дисциплины, нарушения элементарных правил технической эксплуатации флота и правил судовождения.

Вот одна из наиболее характерных аварий. 23 июня этого года пароход „Карага“ при выходе из ковша порта ударил стоящую на створах канала деревянную баржу № 266, груженую солью. В результате баржа, получив пробоину, затонула, соль погибла, государству причинен убыток в размере около полумиллиона рублей. На первый взгляд причины аварии показались сугубо объективными. Тем не менее при более глубоком их анализе вскрыты корни, исключавшие всякую „объективность“.

Указанная баржа была спущена по реке в Николаевск вопреки запрещению суднанадзора, так как не имела надежного оборудования для подема якорей (вместо брашпиля стоял простой ворот). Буксирный катер „Байкал“ под командованием Ф. Стариненко, получив указание диспетчера порта о перестановке баржи с правого берега реки в ковш порта, приступил к буксировке баржи при наличии неподнятых якорей, то-есть якоря баржи находи-

лись в состоянии „панель“. Малоисчисленность команды баржи, а также отсутствие надежного оборудования не могли обеспечить подема якорей.

Когда баржа была подведена на мельководье в канал, неподнятые якоря, естественно, легли на грунт и движение баржи прекратилось. Катер „Байкал“ обратился за помощью к проходившему мимо буксирному катеру „Михеев“, дабы совместными усилиями двух катеров втянуть баржу в ковш. Но вахтенный старпом буксирного катера „Михеев“ т. Краморов не счел нужным оказать должную помощь, он со спокойной совестью ушел в порт и стал у причала, в ожидании так называемых дальнейших распоряжений.

„Байкал“, видя безуспешность своих попыток втянуть баржу в ковш, бросил ее в канале и также ушел в порт.

По приходе в порт Стариненко хотя и сообщил диспетчеру о том, что баржу в порт втянуть не удалось, но где он ее бросил, насколько угрожающая была для баржи обстановка—членораздельно, так, чтобы диспетчеру было понятно, не сообщил.

Дежурный диспетчер порта Н. Вихрь, зная только, что баржа в порт не втянута, не проверил детально причин, не установил и того, где баржа брошена. Портназор, в прямую обязан-

ность которого входит наблюдение за рейдом, внутренним и внешним, не принял надлежащих мер к очистке створной линии канала. Мало того, портназор даже не предупредил судно о имеющемся препятствии на канале.

Таким образом, указанная баржа простояла на створах канала в общей сложности около 8 часов и не была убрана исключительной по халатности и нераспорядительности отдельных работников порта.

В период описываемых событий диспетчерская порта дала указание пароходу „Карага“ выйти на внешний рейд. Выполняя данное распоряжение, пароход „Карага“ имел под парами только один котел, тем не менее капитан не принял мер предосторожности и, не потребовав буксирного катера, вышел из ковша порта и последовал по каналу к выходу. Заметив на пути следования судна стоявшую на якоре баржу, капитан парохода „Карага“, обменявшись мнением с лоцманом М. Леоновым, решил оставить баржу слева, то-есть судно уклонилось вправо. При команде „право на борт“ судно, сбиваемое течением, не изменило направления, а продолжало двигаться с прежней скоростью, приближаясь к барже. Видя неизбежность столкновения, за минуту до удара о баржу машина получила команду: „Полный ход назад“. Но было уже поздно. Груженое судно, имея значительную инерцию, плюс попутное речное течение, не смог-

Еще лучше работать в навигацию 1941 года

ДОСТИГНУТОЕ--НЕ ПРЕДЕЛ

8 октября 1940 года экипаж парохода „Ола“ выполнил годовой план перевозок.

Но на этом экипаж не остановился. Мы продолжали свою работу, добиваясь новых успехов. Сделав еще 2 сверхплановых стахановских рейса, экипаж перевыполнил к концу навигации годовой план перевозок грузов по тоннам на 40,8 процента, по тонномилям — на 14,1 процента, по перевозке пассажиров на 68,3 процента.

Стахановцы добились своих успехов упорной борьбой за план. За весь период навигации на судне не было ни одного не соревнующегося. Палубная команда соревновалась с машинной. Рабочий день был уплотнен, рабочее место своевременно. Кочегары держали пар на марке, механики смотрели за тем, чтобы механизмы работали безотказно. Оказывая помощь грузчикам, палубники сокращали время стоянок судна в портах.

Люди экипажа росли и воспитывались на практической работе. Тов. Писаренко, т. Губарев пришли на судно не имея никакой специальности. Их взялся обучать боцман. Проработав навигацию, они отлично освоили морское дело и сейчас переведены матросами первого класса. Кочегар первого класса т. Куликов, машинист т. Гулевич и многие другие своим социалистическим отношением к труду заслужили звание стахановцев.

Явившись инициаторами социалистического соревнования за успешное проведение судоремонта, стахановцы парохода „Ола“ и в период судоремонта показывают лучшие примеры.

В первой декаде декабря по саморемонту план на пароходе „Ола“ перевыполнен по палубе на 1,4 процента, по машине на 5,1 процента. Во второй декаде план саморемонта также перевыполнен.

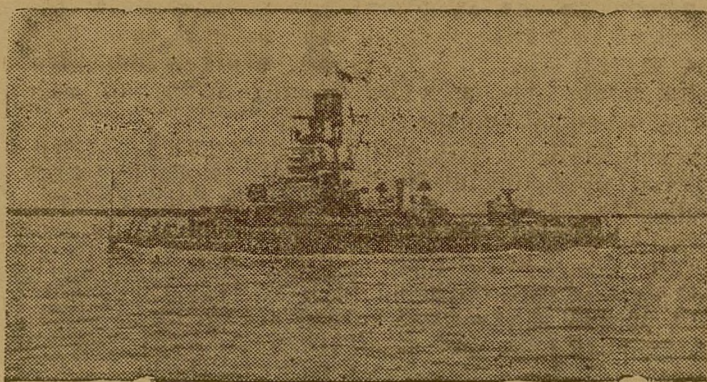
Такие стахановцы, как бригадир Костына, Губарев, и Тарасов показывают подлинные образцы стахановского труда, их дневная выработка никогда не бывает ниже 125 процентов. Тов. Костына 5 лет работает на судне и своим честным трудом завоевал авторитет и уважение всего коллектива.

Заслуженно передовой бригадой на судне считается ремонтная бригада второго механика т. Рязанова. Бригада ежедневно выполняет нормы на 150 процентов. Не отстает от них и бригада третьего механика т. Степанова.

Стахановцы парохода „Ола“ обязались сократить срок ремонта на 10 дней, выполнить работы с оценкой на отлично, получить при инспекторском осмотре также отличную оценку.

Вера в свои силы, настойчивый, упорный труд, спаянность всего коллектива приведут нас к победе.

Л. ФЕДОРОВ,
редактор стенгазеты
„Знамя стахановца“.



Корабль Амурской Краснознаменной флотилии.
Фото М. Соколова.

САМООТВЕРЖЕННОСТЬ ЭКИПАЖА ПАРОВОДА „ЩОРС“

27 октября этого года буксирный пароход „Щорс“ получил задание выйти в Охотское море на спасение баржи „Совгавань“, потерпевшей бедствие между Зотовской и Северной банкой. Через час с лоцманом на борту судна мы полным ходом выходили из бухты, взяв курс на Сахалин.

За время нашего продвижения к барже шторм усилился. Дул десятибалльный ветер. Несмотря на то, что баржа стояла на 2 якорях, ее все же дрейфовало на банку и грозило выбросить на мель. Задача состояла в том, чтобы удачно сманеврировать, взять конец буксира баржи, прикреплённый к буйку, и не сесть на мель. Когда эта операция была проделана и баржа взята на гак, мы повели ее через бар в безопасное от шторма место.

За самоотверженную работу по спасению баржи и десяти человек, находящихся на ней, команда получила от начальника пароходства благодарность.

Не менее самоотверженно

работала команда по выводу из ледовой обстановки через бар в открытое море морских судов „Тымлат“ и „Молот“.

Советские моряки не боятся трудностей и всегда готовы выполнить любое задание партии и правительства. Экипаж парохода „Щорс“ доказал это и при выполнении навигационного плана грузоперевозок. Мы годовой план перевыполнили по тоннам на 55 процентов и по тонномилям на 31,5 процента.

Передовые люди нашего судна, такие, как боцман т. Буханов, матрос первого класса т. Легачев, машинист т. Быков, старший механик т. Колосовский, своей стахановской работой обеспечили победу нашему судну.

Стахановцы парохода „Щорс“ в период саморемонта обещают работать еще лучше и закончить ремонт своего судна на 25 дней раньше срока.

Н. БАСЕНКО,
капитан парохода „Щорс“.

ЛЮДИ ОДНОГО СУДНА

Ремонт парохода „Чапаев“ в навигацию 1940 года был закончен на 15 дней раньше срока. Отличное качество ремонта видно из того, что за всю навигацию мы не имели ни одного случая простоя из-за поломки механизмов. Наша техническая скорость равнялась 7,5—8 миль в час, вместо положенных по плану 6,8 мили.

Экипаж судна в эту навигацию в большинстве своем состоял из комсомольцев и несоюзной молодежи. Молодежь справилась со своей задачей на отлично. Годовой план судна выполнен по тоннам на 151 проц., по тонно-милям на 134 проц.

Из команды особо выделились такие товарищи, как матросы первого класса — т. Федотов, т. Детищев, кочегар т. Денисенко, кочегары тт. Халин и Покусаев, машинист Иванов, второй механик т. Долгов.

Когда т. Попов в 1938 году пришел на судно, он не знал ни названия, ни назначения ни одного из предметов и сооружений судна. Интересуясь всем, он научился управлять рулем, работать на лебедках, отдавать якорь и т. д. Через несколько месяцев Попов овладел основными знаниями морской службы и, сдав техминимум, стал боцманом. В 1939 году он плавал уже вторым помощником капитана.

В эту навигацию Александр Федорович был выдвинут на должность старшего помощника капитана.

И. ЕРМАКОВ,
капитан парохода „Чапаев“.

ИВАН ДОРОФЕЕВИЧ ЧАБАН

Высоко возвышаясь над кромкой льда, стоит теплоход „Серп“. Вокруг теплохода, как небольшие островки, расположились амурские буксиры. Вахтенный матрос стоит у трапа. На палубе тихо, слышно только как потрескивает лед. В салоне никого нет. Похоже, будто судно покинуто людьми.

Но вот из глубины доносятся глухой шум. В машинном отделении кипит жизнь. В монотонный шум молотков врывается разноголосая трель шаберов, напильников. Люди напряженно работают.

Команда судна обязалась в подарок XVIII Всесоюзной партийной конференции выполнить ряд работ по саморемонту досрочно.

Как и прежде, инициатором социалистического соревнования выступил третий механик Иван Дорофеевич Чабан.

плечами трехлетняя морская жизнь.

— Вот как началась она, — вспоминает т. Чабан. Работал я до этого в Александровском порту грузчиком. Одновременно учился на курсах шоферов-механиков. В 1937 году потянул домой, на материк. Зашел на стоявший в порту теплоход „Серп“. Узнав, что он идет во Владивосток, договорился с капитаном о работе.

Во время рейса часто спускался в машинное отделение, наблюдал, как работают дизели. Поправилось мне это дело. Вот бы поработать на них, — подумал я. А тут на счастье мне предложили остаться на судне, назначили мотористом второго класса. Потянулись дни работы и учебы.

Неутомимый и любознательный, Иван Дорофеевич, перенимая опыт старших товарищей, стал осваивать новое для него дело — управление дизелями.

Вечерами он подолгу сидел за книгой, а днем, во время вахты, пылливо присматривался к работе механиков, расспрашивал непонятное. На практике закреплял знания, полученные путем чтения технической литературы.

День за днем приносили новые успехи. Освоение механизмов быстро продвигалось вперед. Вскоре за отличную работу его назначили мотористом первого класса, а затем и третьим механиком.

Новое назначение обязывало работать хорошо. Он старался вкладывать в работу все свое умение, и чтобы Иван Дорофеевич не делал — стоял ли на вахте, ремонтировал ли механизмы, — всегда получал за работу отличную оценку.

Если судно идет со скоростью 8 миль в час вместо 6,5 миль — это значит, что в машинном отделении стоит Иван Дорофеевич. Его вахты всегда проходят без происшествий. Тщательно изучив капризы двигателя, он в зародыше

устраняет все неполадки.

Заботливый и требовательный, Иван Дорофеевич не успокаивался до тех пор, пока каждый из мотористов его вахты не выработывал такой же сноровки. Обучая других, он продолжал совершенствоваться и сам. Имея такого механика, нельзя было отставать. И его вахта стала одной из лучших. Под руководством своего механика мотористы 2 класса тт. Матвеев и Хворостовский получили оба специальности четвертого механика.

Стахановской работой вахта т. Чабан неоднократно обеспечивала досрочный приход судна в порт.

За несколько минут до работы в теплое, пропахшем смазочным маслом и нефтью, машинном отделении собираются мотористы, механики.

У верстака над инструментами уже деловито хлопотает Иван Дорофеевич. Здесь же располагаются и другие мотористы. Работа спорится.

— Шабровка подшипников, поршневых колец, — делится опытом с мотористами Иван Дорофеевич, — одна из наиболее точных работ и процесс трудоемкий. Точность в этой работе — закон. Шабером, кувалдой и силой здесь не возьмешь.

Производственная дружба ремонтников — драгоценнейшее качество. Она помогает общему успеху в работе. Из судовых бригад в бригаде Ивана Дорофеевича — самая высокая производительность труда. 150—170 процентов нормы — таков ежедневный результат работы каждого.

Иван Дорофеевич не только замечательный командир. Он хороший общественник. Вот уже на протяжении 3 лет члены союза облачают его высоким доверием, избирая председателем судкома. И на профсоюзной работе он также сумел показать себя отличным организатором.

Б. ЛЕБЕДЕВ.

У Ивана Дорофеевича за

Полностью используем скрытые резервы

КАК МЫ СЭКОНОМИЛИ 105 ТОНН УГЛЯ

В конце зимнего судоремонта прошлого года, к моменту ввода в эксплуатацию, на пароходе „Амур“ была произведена 100-процентная очистка паровых котлов как со стороны огневой части, так и со стороны пароводяного пространства котла. Много внимания было уделено очистке дымогарных трубок от имевшегося слоя накипи, местами доходившего до 3,5 мм. Дымогарные трубки были очищены до металла специальными цепями. Капитально отремонтирован подогреватель питательной воды. Произведена замена водогрейных трубок, пришедших в полную негодность.

В день выхода парохода „Амур“ в море среди машинной команды было 50 процентов людей, вышедших в 5—6 навигацию, вторая половина команды выходила в море впервые.

Вахты у котлов были составлены таким образом, что в каждой было по одному-по два опытных кочегара. У этих старых ветеранов молодому пополнению пришлось учиться на практике умению управлять горением.

С выходом в море на судне оживилось соревнование между вахтами. В красном уголке на стенах появились графики держания пара и прохождения миль, кривая которых вызывала людей на оживленные разговоры вокруг графика. Нередко разговоры заканчивались спором и стороны расходились, грозя отвоевать первенство по давлению пара.

Ввиду того, что угли различных марок требуют к себе различного подхода, в первые две-три вахты людей приходилось учить производить опыты, — держать разный слой, работать с ложком, шуровкой, увеличивать и уменьшать интервалы между забросками порций угля и т. д. Когда становилось вполне ясным, какой способ наиболее выгодный и экономный, опыт передавался по вахте.

Вахты боролись за быструю и полную очистку колосниковой решетки, сокращая время до минимума, за лучшую подготовку рабочего места, стараясь вовремя сдавать топки на прогар для следующей вахты. Для полного прогорания топлива недогоревшие части топлива — кокс — не выгребаются вместе со шлаком, этим уменьшается время, потребное для очистки топки и ее охлаждения. Ввиду того, что у котлов отсутствует сажевыводатель для продувки дымогарных трубок, приходится каждую стоянку судна использовать для банения

трубок ручным способом, причем работа ведется с расчетом на ее окончание не более как за 4 часа для отхода в рейс. За время стоянки выбирается сажа из-за перевалов и дымоходов, а также производится подгонка колосников для уменьшения потери угля от провала в поддувало. Зная сорт угля в бункере, мы к нему приспособивали и колосниковую решетку. Для спекающихся углей удаляли по 1 колоснику из топки, то-есть увеличивали живое сечение колосниковой решетки, и для неспекающихся сортов углей делали наоборот. На стоянке в закрытых портах один котел выводился для смены воды и держался на поддержке пара 3—4 атм., действующий котел при работающих механизмах поддерживался на загребленном жаре и формировался при работе механизмов. Промывка и очистка котлов проходила во время, через определенное число часов, установленное регистром СССР.

У нас было небольшое количество антидепона, которое приходилось давать в котлы только при разводе и перед выщелачиванием котла. Но и эта мера облегчала очистку котлов от накипи.

Во время ходовых вахт механики строго следили за нормальным уровнем воды в котлах, так как повышенный уровень требует увеличения расхода топлива. Смотрели за хорошим подогревом питательной воды.

Немало времени тратилось на поддержание хорошего вакуума (разряжения) в конденсаторе главной машины, удалялись все пропуски клапанов, сальников, фланцев. Для более экономной работы машины вводили отсечку пара в цилиндрах, которую изменяли с изменением осадки судна.

Уделяли большое внимание приемке угля. Уголь мы принимали со всей тщательностью, делая несколько взвешиваний, средний провес брали за основу при подсчете. Производили подсчет расхода угля и при помощи взвешивания сжигаемого топлива. Это нужно для точного определения — сколько нужно угля для данного рейса.

Все вышеперечисленные мероприятия обеспечили нам экономию 105 тонн топлива, на сумму 12390 рублей. За экономную топливную мы получили 8053 рубля премии.

В. КИРИЧЕНКО,
старший механик парохода „Амур“.

В БОРЬБЕ ЗА ОСВОЕНИЕ НОВОГО ВИДА ЛИТЯ

Литейный цех при Николаевских судоремонтных мастерских существует с 1928 года, но несмотря на это цех находится в запущенном техническом состоянии. Нет например прибора, который мог бы определить температуру расплавленного металла (пирометр), поступающие для литейного цеха материалы, как кокс, чугун чушковый, бронза чушковая, как правило, не имеют сертификации. Отсутствует лаборатория для испытания материалов.

В 1936 году, когда я пришел работать в литейный цех, сразу бросилось в глаза, что опочное хозяйство было на 60-70 процентов деревянное. Отливка поршней двигателя внутреннего сгорания весом до 250 кг формовалась в деревянных опоках и в горизонтальном положении. Брак доходил до чудовищных размеров. После неоднократных технических и производственных совещаний со старыми работниками цеха мы начали систематически поправлять парк чугунных опок. Установили бегуны, переделали сечение фурм в вагранках, что дало большую экономию топлива. Изменили отливку поршней, применив вертикальную отливку.

В данное время цех стал отливать более ответственные детали, причем брак по поршням и цилиндрическим крышкам сократился до минимума. Например, за 1939-40 год отлито до 120 поршней ДВС (двигатель

внутреннего сгорания) весом от 70 до 370 кг, случаев брака было 2, твердость по бринелю достигает от 186 до 210. Цилиндровых крышек ДВС весом от 80 кг до 150 кг. отлито до 60, случаев брака — один, причем исправимый. Система крышек очень разнообразна. Производится также отливка паровых, цилиндров ВС (внутреннего сгорания) и испарителей разных систем, брака не наблюдается.

Так как чугун мы получаем неизвестного качества, поэтому первоначально отливаем из него простые детали, и лишь убедившись в его качестве, путем опыта, применяем для сложных отливок. Шихту к поршням и цилиндрическим крышкам подбираю сам.

Для изготовления шихты для цилиндрических крышек берем чистый речной песок и добавляем до 5 процентов муки или конского навоза. Шихты хорошо вентилируются путем прокладок восковых и стеариновых свечей, после чего 2 раза прокрашиваются краской, состоящей из графита, огнеупорной глины и древесного угля, затем просушиваются. Формовка производится в обыкновенной формовочной земле, только к старой перегорелой добавляется до 50 процентов свежей, она просеивается для облицовки на частоте 3 мм. Формовка тщательно вентилируется и совместно с собранной шихкой просушивается.

Литниковая система делается сеткой со шлакоуловителем снизу, выпора делаются с боков подливные от 2 до 3 штук. Изготовление шихты для поршней производится из 2/3 речного песка и 1/3 полужирной формовочной земли, сюда добавляется до 8 процентов конского навоза.

Заливаем формы перегретым металлом, а литниковая система „сеткой“ не дает возможности быстро заполнять формы, что способствует свободному выходу газов из шихты.

У нас вырос замечательный коллектив формовщиков. Большим авторитетом пользуются стахановцы формовщики тт. Казачков и Кокорин.

Сейчас перед коллективом цеха стоит большая и ответственная задача — это освоение отливки цилиндрических крышек на вспомогательный двигатель теплохода „Серп“ системы „Ман“. Эта работа производится у нас впервые и к ней нужно отнестись со всей серьезностью. Освоив отливку этих крышек, мы облегчим работу пароходства и разгрузим ж. д. транспорт от излишних, ненужных перевозок. Взятые обязательства ко дню открытия XVIII партконференции мы выполним. Работу по цилиндрическим крышкам будет выполнять стахановец т. Казачков.

Г. МАКСИМОВ,
мастер литейного цеха.

Вернуть судну проектную скорость

Теплоход „Серп“, постройки 1929 года, имеет 2 главных двигателя, работающих на гребных винтах, и 2 вспомогательных двигателя, работающих на динамо-машине. Проектная скорость судна 9 миль в час. Судно полностью электрифицировано, то-есть грузовые лебедки, брашпиль, шпиль, рулевое и все вспомогательные механизмы приводятся в движение электромоторами.

Невозможность в течение последних 5 лет дать судовым двигателям и механизмам соответствующий ремонт, или хотя бы частичную смену деталей, привело к крайней изношенности почти всех судовых двигателей и механизмов.

Скорость судна за последние годы снизилась до 6—6,5 миль. В навигацию 1940 года, когда судно совершало рейсы в Комсомольск (протяг течения Амура), скорость равнялась 4—4,5 миль. Перспектива плавания в навигацию 1941 года до Комсомольска и Хабаровска с такой скоростью конечно удовлетворить не может, так как рейсы будут нерентабельными.

Ненормальная работа вспомогательных двигателей в навигацию 1940 года не давала возможности полностью использовать грузоподъемность лебедок. Лебедки поднимали максимум 1,5 тонны, а в среднем 1 тонну. Такое положение, если учесть, что лебедки могут свободно поднимать 1,5—2 тонны и больше, — явно

снижает производительность и увеличивает время, затрачиваемое на погрузо-разгрузочные работы.

В ремонт 1940-41 г., при условии выполнения всего объема работ, есть возможность приблизить плановую скорость к проектной. Эта возможность обуславливается сменой цилиндрических втулок и, частично, рабочих поршней, центровкой всей линии валопровода и двигателей.

Этот объем работ конечно не означает полного ремонта двигателей, так как часть деталей требует замены, но из-за отсутствия запасных частей заменить их не представляется возможным. Однако при выполнении данного объема работ и качественном ремонте несменяемых деталей увеличение скорости судна возможно.

Стахановцы судна прилагают много усилий к тому, чтобы ремонт провести в сжатые сроки и на отлично. Бригады 2 и 3 механиков тт. Толпекина и Чабана систематически перевыполняют нормы. Мы надеемся, что и коллектив судоремонтных мастерских не отстанет от экипажа.

Творческая инициатива стахановцев создает необходимые предпосылки для того, чтобы в навигацию 1941 года эксплуатация теплохода была вполне рентабельной.

Б. ДИТЦ,
старший механик теплохода „Серп“.

Все внутренние ресурсы — для нужд производства

БЕЗ КАПИТАЛЬНЫХ ЗАТРАТ

В навигацию 1940 года очень сильно ощущался недостаток в моторных и поворотных секциях. Приступая к текущему ремонту механизмов, мы решили построить 5 моторных и 5 поворотных секций, но материала не имели. Начались поиски.

Уголок 40x40 на фермы набрали из имеющегося в запасе материала. Имелось 2 маленьких штабелеукладчика, которые нами не использовывались, так как они без привода и в эксплуатации неудобны. Мы решили снять транспортеры с подъемных рам, поставить их на обычные колеса и увеличить тем самым парк транспортеров, а швеллеры подъемных рам использовать на стойки столов. Таким образом, материал на фермы был найден и фермы сварены. Дело осталось за столами, которые из-за отсутствия электроэнергии варить нельзя.

Натяжные щеки для моторных секций мы набрали из запасных, отлитых в судоремонтных мастерских еще летом. Старые щеки, снятые с транспортера типа „Штеер“, залили предварительно баббитом, используем для приводных щек. Весь приводной механизм отольем в мастерских, часть деталей уже имеем. Приводную цепь соберем из передаточных цепей типа ДВПИ, а на передаточные изготовим усиленную цепь Галля. Штампы на щеки цепи имеются.

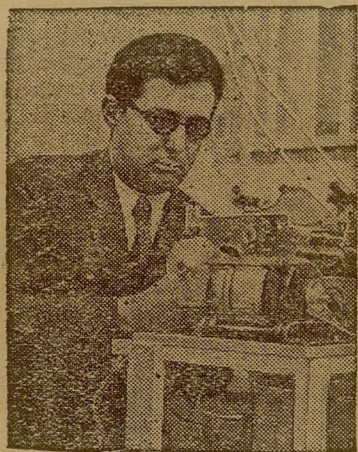
Ввиду отсутствия рабочей цепи для полотна, моторки делаем ленточными, используя ролики, заготовленные для стационаров из

старых дымогарных труб, снятых мастерскими с бушпритного парохода „Тбилиси“. Для стационаров изготовим деревянные рамки из березы, на порубку которой уже имеем разрешение. Таким образом моторки (за исключением небольшого количества деталей еще не отлитых мастерскими) уже обеспечены материалом полностью.

Хуже дело обстоит с поворотными секциями, для них не имеется главного — цепей. Придется разоружать транспортер с цепью типа ДВПИ.

Уголок 40x40 для фермы нами получен недавно из отдела снабжения и кузнецы уже приступили к изготовлению поясов. Часть щек судоремонтными мастерскими уже отлита.

Теперь основная задержка за литьем. Из-за отсутствия электроэнергии литейный цех мастерских не



НА СНИМКЕ: Профессор, доктор технических наук орденосец П. Г. Тагер, разработавший радиогрф для передачи и приема по радио печатных материалов, газет, чертежей и др.

работает и строительство новых механизмов под угрозой срыва.

Строительство должно быть окончено 17 марта, но коллектив механизаторов взял на себя обязательство закончить его полностью ко дню открытия XVIII Всесоюзной партконференции. Мы будем бороться за выполнение этого обязательства.

Кроме строительства передвижных транспортеров для увеличения механизированной переработки груза нами намечены к строительству стационарные ленточные транспортеры с плоской лентой.

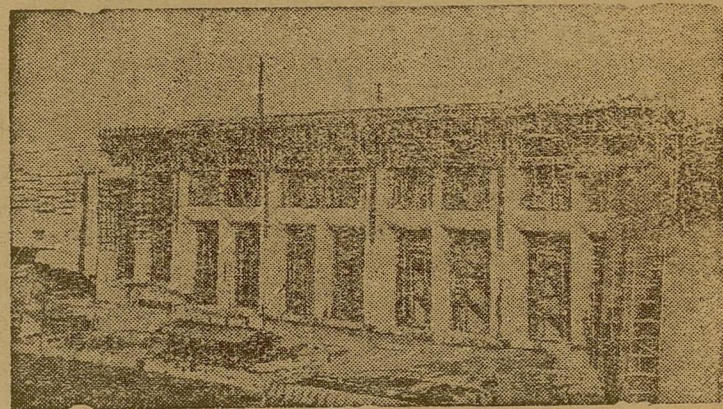
Будет механизирована обработка груза, идущего из складов № 1 и 8, из которых очень часто при небольших партиях груз перерабатывался вручную.

Стационарные транспортеры будем монтировать на деревянной ферме, деревянными роликами и барабанами в деревянных подшипниках. Ленту из Накомморфлота обещают выслать с первыми пароходами.

Строительство стационаров можно начать не раньше апреля, так как работа должна производиться под открытым небом. По возможности, детали для транспортеров будут заготовлены раньше, как только бригады освободятся от текущего ремонта.

Строительство стационаров — большое дело, они сыграют не последнюю роль в успехе навигации 1941 года.

К. СЕМЕНОВА,
инженер-механизатор порта.



НА СНИМКЕ: Железобетонная плотина № 2 Рыбинского гидроузла.

Механизировать выгрузку угля

В Николаевском порту имеется 3 четырехканатных и 1 одноканатный грейфер. Их применение при выгрузке угля из трюма судна на много увеличивает производительность труда и сокращает потребность в рабочей силе.

Грейфером, как показывает опыт других портов (к сожалению я об этом поздно узнал), можно пользоваться при помощи судовых лебедок. Инженеры порта 2 года ходили мимо лежащего на причале грейфера и не могли подсказать, что его можно пустить в эксплуатацию.

В конце навигации 1940 года в Николаевском порту был заместитель Наркома т. Петров. Он предложил одноканатный грейфер применять на выгрузке со-

ответствующих грузов и приказал изготовить в десятидневный срок еще три грейфера.

Приказ этот не выполнен. На дворе судоремонтных мастерских можно видеть валяющиеся детали грейферов. Трудно сказать, чего ждут руководители судоремонтных мастерских.

В порту сильно дают себя чувствовать антимеханизаторские настроения, с ними нужно беспощадно бороться. В наступающую навигацию одноканатные и четырехканатные грейферы нужно широко применить на выгрузке угля. Грейферы следует изготовлять сейчас и ознакомить рабочих со способом их эксплуатации.

С. БУРДИНСКИЙ,
стахановец отдела механизации порта.

Плавать в амурском лимане круглые сутки

Морские суда Николаевского пароходства, как правило, в ночное время в районе амурского фарватера не плавают. Они здесь стоят в ожидании рассвета, и это считается нормальным явлением.

Навигационное время в пароходстве, как известно, очень короткое, всего около 5 месяцев. Тем более необходимо рационально использовать каждую минуту, чтобы обеспечить выполнение плана государственных перевозок. Простой же в ожидании рассвета составляют значительное количество часов.

В течение навигации 1940 года пароходу „Амур“ выпало дважды приходить в Николаевский порт ночью. Проводка судна по створным огням прошла благополучно, без посадки на мель. В результате ночных проводок сэкономлено больше суток времени.

Многим судам приходится гораздо чаще прибывать в Николаевский порт ночью и в ожидании рассвета они снижают оборачиваемость флота.

Надо сказать, что створные огни фарватера освещают путь неудовлетворительно и приходится идти наощуп. Имеющиеся створные огни фарватера горят слабо, часто горит только один створный огонь, причем вследствие отсутствия под фонарем щитка этот огонь дает отблеск на воду. Создается ошибочное впечатление, что горят оба огня и судно находится на фарватере. В действительности этого нет.

Кроме того, если даже оба огня горят, то очень слабо и с большого расстояния их не видно. Бывает, что из всех створов не горит только один створный огонь, а этого уже достаточно, чтобы прекратить движение флота на фарватере. Надзор за створами плохой.

С целью экономии эксплуатационного времени, в навигацию 1941 года нужно обязать администрацию морских судов плавать в фарватере не только днем, но и ночью. Для этого требуется привести в полный порядок створные огни, обеспечить за ними надлежащий надзор.

В. КЛИМЕНКО,
капитан парохода „Амур“

Пути увеличения мощности станков

В выполнении производственного плана важную роль играет правильное использование оборудования и инструмента. Почти всегда имеются неиспользованные мощности станков и машин. В судоремонтных мастерских морпароходства несмотря на сильную изношенность станков можно также добиться лучшего их использования.

Некоторые мероприятия можно провести без дополнительных материальных затрат. Сверлильные станки не закреплены за рабочими. Слесарю приходится терять много времени на получение инструмента, наладку станка, подбор крепежных деталей и проч. Станок в это время стоит. На самый процесс сверловки идет меньше времени, чем на подготовку. Специальные сверловщики всегда имели бы под руками все необходимое.

В мастерских с годами укоренился метод ремонта станков только в летнее время. Это приводит к сильному их износу, так как в процессе эксплуатации станка в остальное время он почти не ремонтируется. Сейчас вводится система профилактического ремонта, позволяющая содержать оборудование на нормальном техническом уровне.

Много времени уходит в слесарном цехе на ручную шабровку плоскостей золотников, параллелей, поршневых колец и т. п.

Сотни часов слесари тратят на ручную трудоемкую работу, в то время как небольшие, до 400 мм, плоскости можно шлифовать на „шеппинге“, применяя суппортно-шлифовальный прибор, быстрее и с большей точностью, освобождая слесарей.

Большую пользу в деле повышения производитель-

ности труда может оказать применение сжатого воздуха в цехах. Обрубочные работы в литейном цехе, сверловка, клепка, обдувка деталей, — все это ускоряет и облегчает процесс производства. В мастерских имеется стационарный компрессор, могущий обеспечить эти работы, но дело упирается в отсутствие двигателя для него.

Резервов для поднятия производительности труда и выпуска дополнительной продукции есть еще немало. Большую роль в их использовании должны сыграть рационализаторы производства.

Из станка и машины надо суметь выжать максимум их производительной мощности. В этом задача всего коллектива.

В. ВАЙСБРЕЙТ,
главный механик судоремонтных мастерских морпароходства.

Кадры—золотой фонд порта

В чем причины того, что Николаевский порт в 1940 году позорно провалил государственный план?

Постоянные кадры, которыми располагал порт, не имели практических навыков в области морских перевозок. До 1939 года, как известно, Николаевский порт был речным портом.

Командированные из других портов работники, к сожалению, не все честно отнеслись к своему долгу. Отдельные товарищи из руководящего состава, приехавшие в Николаевск, занимались шумихой, болтовней и склоками. Вместо того, чтобы помогать друг другу, передавать свой опыт, они занимались дискредитацией местных работников.

Большой ошибкой было и то, что бывшего начальника порта отпустили с работы до приезда нового. Новый начальник порта в самый разгар навигации, не считаясь с проведенной до его приезда работой, стал наводить свои порядки. Так, например, раньше бригады грузчиков прикреплялись к отдельным участкам, что повышало ответственность рабочих. Новые руководители отменили это, получилась безответственность и неразбериха.

Грубо нарушалось единоначалие в порту. Инициатива низовых работников по существу была зажата. Начальник пароходства и начальник порта подменяли нижестоящих работников, не доверяли им.

Распоряжение главного диспетчера — руководителя погрузо-разгрузочных работ порта — бесцеремонно отменяли и в пароходстве и в порту. Начальник ком-

мерческого отдела, службы эксплуатации пароходства попирали права главного диспетчера.

Примерно также неорганизованно проходила работа на погрузочных участках. Здесь можно было наблюдать картину, когда и начальник пароходства, и начальник коммерческого отдела, и начальник участка, и прораб и стивидор — все командовали, все приказывали. Единого руководства грузчики не имели.

О кадрах в порту проявляли слишком мало заботы. Общежития не были благоустроены, квартиры не отремонтированы. Не лучше положение и сейчас.

Уроки навигации 1940 года еще и еще раз подтверждают старую истину, что там, где забывают о кадрах, о правильном их использовании, о руководстве ими — там план не выполняется.

В текущую навигацию придется много поработать над тем, чтобы разрешить главный вопрос — вопрос о создании кадров, правильной их расстановке и умелом использовании. Пора покончить с практикой недооценки местных сил, с ориентацией на «импорт» работников. Смелее и решительнее надо выдвигать преданных людей на руководящую работу. Порт в этом отношении ничем похвастать не может.

Партийным и профсоюзным организациям следует свою деятельность направить на укрепление и по-

вышение авторитета командира производства. Проверять работу людей, надо вместе с тем доверять им, поддерживать их инициативу.

В постановлении ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 22 июня подчеркивается почетная роль начальника порта, как хозяина порта. Начальник Николаевского порта еще не стал полноправным руководителем. В прошедшую навигацию им зачастую командовали работники НАУРПА, клиентура и т. д. Вред этого очевиден.

Зимний период — наиболее благоприятное время для повышения квалификации командного состава. Курсы по повышению квалификации прорабов, грузоприемщиков, таксировщиков, начальников участков повысят деловые качества кадров порта. Время проходит, давно пора организовать учебу.

Мы располагаем целой системой поощрительных мероприятий для честных, добросовестных работников, — предоставление жилой площади в первую очередь отличившимся работникам, материальное вознаграждение, популяризация их опыта, выдвижение на более ответственную работу. Это надо использовать, чтобы способствовать росту кадров.

Кадры — золотой фонд порта. Надо создать у людей уверенность в свои силы, требуя от них исполнения работы, помогать им. В этом и только в этом залог того, что порт в 1941 году выйдет на широкую дорогу.

И. ВОЛОЩЕНКО,
начальник отдела механизации Николаевского порта.

ФЛОТУ--ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЙ РЕМОНТ

Объем судоремонта и сложность выполняемых работ в этом году значительно превышают программу прошлого года. Впервые в мастерских осваивается ремонт морских транспортных судов, в связи с чем появились работы, выполнение которых представляет некоторые трудности, вызываемые отсутствием необходимого оборудования и материалов. В частности, своевременный ввод в эксплуатацию теплохода «Серп» требует установки новых коленчатых валов у обоих вспомогательных двигателей. Эти валы изготовлены на заводе 112 в г. Горьком, но в Николаевск могут быть доставлены только после открытия навигации.

Ожидать доставки этих валов — значит потерять месяц навигационного времени. Поэтому мы приступили к сварке старых лопнувших валов, а вновь изготовленные пойдут в запас. Первый вал уже сварен и испытан, сварка показала положительные результаты.

Такое же положение с доставкой из Керчи крышек дизель-динамо. В настоящее время мастерские пароходства приступили к изготовлению этих крышек.

Большое значение сейчас имеет успешный ход выморозки судов. На пароходе «Амур» дейдвудные втулки имеют разработку до 10 мм. Ясно, что в таком состоянии судно не может работать в навигацию. Этот дефект мы устраняем путем выморозки кормового подзора судна, что дает возможность производить работу с дейдвудом. Выморозка винтов производится также на пароходе «Ола» и теплоходе «Серп».

В этом году значительную часть работ мы выполняем силами судовых команд. На морских судах саморемонт охватывает 43 процента всего объема работ. Первые декады саморемонта показали хорошие результаты. На 20 декабря график саморемонта перевыполнен на 4,7 процента.

Как недостаток, необходимо отметить безразличное отношение некоторых капитанов и старших помощников морских судов к качеству саморемонтных работ. Это наблюдалось на пароходе «Амур», где групповой инженер т. Глозов вынужден был забирать работу по оскрябке наружного борта и очистке балластных цистерн, и на теплоходе «Серп» по ряду палубных работ.

Нельзя не отметить возмутительного случая нарушения финансовой дисциплины, допущенного третьим помощником капитана парохода «Ола» т. Захаровым. Выписывая матросу Опрышко наряд на работу 3 разряда трудоемкостью 10 человеко-часов (очистить брандсбойты, вытащить из трюма на палубу), т. Захаров самовольно проставил в наряде 20 человеко-часов и подсчитывая стоимость работы (1 р. 80 к. х 20) «ошибочно» поставил сумму... 180 рублей.

Подобные случаи попытки завоевания дешевого авторитета за счет государственных средств и качества ремонта безусловно нетерпимы.

В пароходстве еще не чувствуется борьбы всего коллектива за успешное проведение судоремонта — этого основного условия, которое обеспечивает успех навигации.

Как всем известно, обстановка, сложившаяся в последние дни навигации, затруднили подготовку к судоремонту. Баржа с материалами заморожена на правом берегу Амура и разгрузка почти не производится (за 1,5 месяца выгружено около 50 тонн), баржа с мазутом унесена льдом за 15 километров от Николаевска, баржа «Русалка» стоит в бухте с полным грузом и разгружать ее никто не собирается. Отдел снабжения умудрился вместо клингера «заготовить» 5000 штук никому ненужных прокладок для водомерных стекол. Основная задача, стоящая сейчас перед всем коллективом — выправить ошибку навигационного периода — помочь судоремонтникам в доставке топлива. При организованной работе всего коллектива судоремонт мы выполним качественно и досрочно, для этого есть все возможности.

А. ВОЛЬСКИЙ,
начальник механической службы пароходства.

ВЫШЕ АВАНГАРДНУЮ РОЛЬ КОМСОМОЛЬЦЕВ

В навигацию 1940 года буксирный комсомольско-молодежный катер «Чапаев» выполнил план по тоннам на 151 процент и по тонномилам на 134 процента.

Комсомольцы принимали активное участие как в производственной, так и в общественной деятельности судна.

Лучшие члены команды этого судна: Заставнюк — радист (за навигацию приобрел вторую специальность — рулевого), т. Попов — старпом, т. Малов — матрос, т. Долгов — 2 механик, т. Иванов — машинист.

Слабо работали комсомольские организации пароходов «Дон», «Двина», «Ковда». Здесь не реагировали на те громадные простои, которые были на судах, трудовая и комсомольская дисциплина стояла на низком уровне. За нарушение

Указа Президиума Верховного Совета от 26 июня 1940 года из комсомола были исключены комсорт парохода «Двина» Орлов и комсорт парохода «Дон» Николаенко.

Плохо работала в навигацию 1940 года комсомольская организация порта. Организация не вела никакой борьбы с простоями, больше того, некоторые комсомольцы недобросовестным отношением к своим обязанностям сами способствовали увеличению простоев. Комсомолки Стасенко, например, Тельных, Кириллова, работая таксировщиками, небрежно оформляли документы, в результате чего в документах создавалась путаница. Отказы их оформлять документы в вечернее время приводили к простоям.

С опубликованием Указа дисциплина среди комсо-

мольцев в организациях значительно улучшилась. Случаи нарушений дисциплины стали предметом обсуждения на комсомольских собраниях. Однако Указ еще не доведен до сознания каждого комсомольца. С момента опубликования Указа мы имели со стороны комсомольцев 26 прогулов. Все 26 человек из комсомола исключены.

Не все комсомольцы, в особенности в управлениях пароходства и порта, добросовестно работают все 480 минут, некоторые комсомольцы вместо деловой работы занимаются бесцельным хождением из кабинета в кабинет, ненужными разговорами, «отсиживая» время от звонка до звонка.

Большой и ответственной задачей комсомольских организаций является выдвижение кадров и работа с ними.

За 1940 год на хозяйственную и общественную работу было выдвинуто 25 комсомольцев. Отдельные

комсомольцы неплохо справляются со своими обязанностями, как например т. Овчинников — старший инженер механико-судовой службы, т. Гладовский — массовик школы морского ученичества.

Комитеты комсомола недостаточно помогают своим выдвиженцам, не заслушивают отчетов о их работе, не указывают им на их ошибки.

Большая доля вины за плохую работу комсомольских организаций ложится на партийные организации и помполитов судов, которые мало уделяли внимания комсомольцам.

Перед комсомольскими организациями на зимний период стоит большая задача — подготовка к навигации 1941 года. К навигации нам необходимо так подготовиться, чтобы никакие «случайности» нам в навигацию уже не мешали.

Л. ФЕЛЬДМАН,
помощник начальника политедела по комсомолу.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО УЛУЧШЕНИЮ РАБОТЫ ПАРОХОДСТВА (ВНЕСЕНЫ АВТОРАМИ ГАЗЕТЫ „ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ МОРЯК“)

Учитывая, что бар в амурском лимане не позволяет полностью использовать грузоподъемность морских судов,—для углубления фарватера снять на бере на несколько футов грунт на протяжении нескольких миль, до 60 саженной шириной.

Вследствие того, что течением и приливами фарватер постепенно запосылается песком и илом,—поддерживать его, очищая каждую навигацию дноуглубительными машинами.

Поставить на каждую линию определенное количество судов, выделить некоторые суда для трампового плавания.

Производить погрузку судов одновременно на нескольких трюмах (В. Клименко, капитан парохода „Амур“).

Во избежание простоев судов и барж в ожидании разгрузки, расширить причальный фронт в Москальво.

Отказаться от практики оказания преимуществ самоходному флоту в ущерб несамоходному (И. Ермаков, капитан парохода „Чапаев“).

Расширить существующую электростанцию.

Специализировать склады по сортам грузов.

Соорудить угольную площадку на молу, между 8 и 9 складами, с переносом туда эстакады, кранов и макензенов.

Установить на молу 2 стационарных транспортера.

Запретить погрузку и разгрузку основных категорий грузов ручным способом, а также погрузку вручную и прочих грузов на расстояние более чем 25-30 метров.

Создать курсы прорабов. Установить порядок, при котором 1—2 прораба руководили бы обработкой

судна сначала до конца.

Потребовать от речного пароходства своевременного представления графика и строгого его соблюдения.

Грузы в баржах размещать строго по маркам, в 2—3 пункта.

Внедрить метод погрузки и выгрузки баржа — парход. (М. Тенчер, начальник планового отдела порта).

Направлять в Николаевск суда грузоподъемностью не больше 1500-1800 тонн, учитывая малые глубины на бере.

В навигацию 1941 года увеличить радиус района деятельности баржевого флота, а также судов „Серп“, „Молот“, „Дон“, „Ковда“ до Комсомольска и Хабаровска. (В. Ковальский, зам. начальника службы эксплуатации пароходства).

Разработать расписание рейсов рейсовых катеров.

Для подвозки барж выделить 2 сильных катера.

Два мелкосидящих катера использовать для развозки людей и перестановки в бухте барж. (И. Доготарь, старший механик катера „Анда“).

Организовать подготовку квалифицированных кадров механизаторов.

Для быстрой обработки судов установить на третьем участке 400 погонных метров стационарной транспортной линии. (С. Бурдинский, старший крановый механик и П. Семииченко, бригадир отдела механизации).

Снабдить суда лабораториями для обеспечения правильного применения антидепона.

Вахты кочегаров укомплектовать таким образом, чтобы в каждой из них работал один опытный кочегар.

Выделить одного кочегара-паставника, который на протяжении навигации сможет обучать кочегаров непосредственно у котла искусству работы.

Использовать метод смешения углей высококалорийных, но слабо спекающихся (медвежья) с углями хорошо спекающимися (арковский, мгаченский). (В. Гусак, инженер-теплотехник механико-судовой службы пароходства).

Создать базу для отстоя барж, для чего у мола со стороны реки Амура произвести дноуглубительные работы с лефудерной отброской грунта в сторону Амура. Это образует нечто в виде острова.

Для стоянки нефтеналивных барж отвести специальное место, где установить мертвые якоря с бриделями для швартовки и отшвартовки судов. (А. Коржавин, диспетчер управления пароходства).

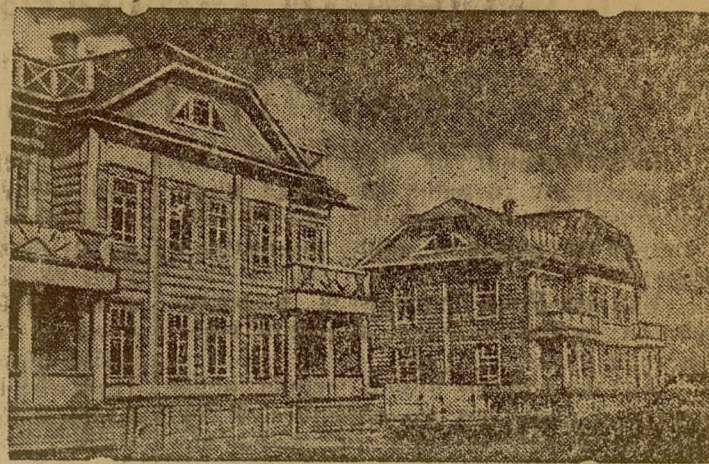
Направлять суда по отдельным районам, как то: Пильевский, Рыбновский и т. д.

Для того, чтобы полностью использовать грузоподъемность судов в районе малых глубин бара, на протяжении всей навигации держать здесь 2 пятисоттонных баржи с грузом, чтобы производить догрузку судов.

Установить в Александровском-на-Сахалине порту баржу с пресной водой для снабжения судов пароходства. (В. Сидоренко, старший механик парохода „Перекоп“).

Погрузку судов производить точно по каргоплану. На судна грузы направлять целыми партиями, не допуская смешения марок.

Погрузку судов производить узким фронтом. (Е. Войковский, начальник планового отдела пароходства).



НА СНИМКЕ; Новые жилые дома по ул. Куйбышева в Игарке.
Фото С. Малобичко.

МОРЯКИ—ДЕПУТАТЫ

От Николаевского-на-Амуре морского пароходства и порта в состав Николаевского городского Совета избрано 7 депутатов: тт. Онорин, Кононов, Лобастова, Кокорина, Ульяновская, Коржавина, Гладких.

Прошедший год работы показал, что наши депутаты оправдывают доверие своих избирателей. Депутат т. Лобастова, работающая в бюджетной комиссии, хорошо выполняет работу по проведению подписки на займы и другие поручения.

Активно работает в комиссии коммунального хозяйства депутат-домохозяйка т. Коржавина, занятая в настоящее время улучшением работы парикмахерских, расширением их сети.

Добросовестно выполняет свои депутатские обязанности домохозяйка т. Гладких. Она оказывает серьезную помощь школам города.

Депутат т. Онорин внес ряд ценных предложений по улучшению работы коммунальной бани.

Депутат т. Кононов вместе с другими депутатами принял участие в проверке состояния жилфонда в городе, что позволило на-

вести порядок в этом запущенном хозяйстве.

Однако нужно сказать, что некоторые из наших депутатов еще недостаточно развернули свою депутатскую деятельность, а председатели постоянно действующих комиссий, в состав которых входят депутаты, не помогли им по-настоящему стать действительными государственными деятелями.

В избирательном округе депутат должен быть активным проводником решений Совета. Он разъясняет своим избирателям смысл решений Советов, осуществляет контроль за выполнением этих решений, мобилизуя избирателей на их выполнение. Эту большую задачу можно выполнить лишь при наличии постоянной связи со своими избирателями.

Депутатские обязанности выполняются без отрыва от производства. Это обстоятельство требует от депутата того, чтобы он, работая на порученном ему участке, личным примером давал образцы подлинно коммунистического отношения к труду.

Е. УЛЬЯНОВСКАЯ,
зам. пред. Николаевского-на-Амуре горисполкома депутатов трудящихся.

ПЕРЕДОВЫЕ ЛЮДИ ПАРОХОДСТВА

Врач—энтузиаст

В одно августовское утро в больницу порта привезли больного с легочным воспалением и обильным выделением гноя. Через несколько минут, наклонившись над кроватью с стетоскопом в руках, больного внимательно осматривала главный врач больницы Зоя Григорьевна Титова. Врачу помогла сестра Козина. Внимательно выслушав больного, врач еще раз убедилась в правильности своего первоначального диагноза.

На правом легком больного образовался нарыв. Гной из нарыва выделялся. Яды мешали нормальной циркуляции крови, сердце работало медленно и тяжело. Больной задыхался. Операция казалась

неизбежной. Но врач хотела избежать хирургического вмешательства — оно было чревато последствиями. Двигаясь чувством любви к человеку, врач решила во что бы то ни стало спасти жизнь больного. — Больной будет жить, я спасу ему жизнь, — сказала Зоя Григорьевна.

Она прибегла к новым методам консервативного лечения.

12 часов Зоя Григорьевна дежурила у постели больного. Вливанием раствора спирта в вену, раствором глюкозы, поваренной соли поддерживала она нормальную работу сердца больного.

Процесс выделения гноя продолжался больше 30 дней. И только благодаря

высокому мастерству врача, тщательному уходу за больным человек был спасен.

— Свою самостоятельную жизнь я начала батрачкой — рассказывает Зоя Григорьевна, — мне тогда было 12 лет и на моей обязанности лежало полоть огороды у хозяев. За это я получала гроши и обеды со стола хозяев.

По настоянию брата в 1927 году Зоя Григорьевна поступила в рабфак, а в 1930 году она выдержала конкурс на испытание в Молотовский (бывшая Пермь) медицинский институт.

После 5 лет учебы в стенах советского института бывшая батрачка, дочь литейщика, стала советским врачом, отличным специалистом.

По окончании института се, как отличницу, остав-

ляли на научной работе при кафедре фармакологии, но Зоя Григорьевна пожелала ехать на Дальний Восток. И здесь она продолжала упорно работать над собой, все больше и больше специализуясь в искусстве врача.

В Николаевск-на-Амуре Зоя Григорьевна приехала в октябре 1935 года.

Третий год З. Г. Титова заведует амбулаторией и больницей в Николаевском порту. Она до тонкости изучила свое дело.

Много серьезных заболеваний зарегистрировано в больничном журнале. Много человеческих жизней спасла Зоя Григорьевна от смерти. Она твердо помнит слова, сказанные великим Сталиным, что самый ценный капитал — это люди. Эти слова великого гения человечества служат Зое

Григорьевне руководством в ее работе.

Свои знания врача Зоя Григорьевна передает другим. Медицинские сестры Беспокойная, Козина и многие другие благодаря стараниям Титовой на практике отлично осваивают пройденную ими в техникуме теорию.

Активным участием в общественной жизни и отличным знанием своего дела списала себе Зоя Григорьевна любовь и уважение трудящихся порта. Ее можно видеть читающей лекции в бараках плавсостава, принимающей зачеты в кружках ГСО, председательствующей на совете жен ИТР, на заседаниях партийного комитета.

Таков советский врач Зоя Григорьевна Титова.

М. СТРЕШНСКИЙ.

ПОРОЧНЫЙ СТИЛЬ РАБОТЫ

При анализе работы пароходства в навигацию 1940 года видно, что значительно недовыполнено задание по перевалке грузов. Это результаты того, что в пароходстве перевозке перевалочных грузов уделяли мало внимания, занимались транспортировкой внеплановых грузов. Об этом говорит резкая разница между процентом выполнения общих перевозок и перевалочных.

Для успешного выполнения плана необходимы следующие условия: 1) строгое соблюдение речным пароходством графиков подачи перевалочных грузов в Николаевский порт; 2) выполнение портами судосудочных норм; 3) максимальное использование грузоподъемности; 4) соблюдение судами ходовых норм и полная ликвидация непроизводительных стоянок в пути.

В навигацию 1940 года эти условия не были соблюдены.

Речное пароходство не придерживалось графика подачи перевалочных грузов, практиковало пачкообразную засылку судов. Это дезорганизовало движение флота и работу порта.

Отрицательно повлияло на выполнение плана то, что порт не укладывался в суточные нормы, установленные приказом Наркома № 157. Отдельные капитаны с пелой у рта опровергали реальность ежемесячных планов, построенных на основе этих норм. Особенно яркими противниками их были капитан парохода „Ола“ т. Юрченко и капитан парохода „Карага“ т. Ябров.

Капитан т. Ябров при получении оперативного плана вел себя вызывающе, возмущался заложенной грузоподъемностью при соответствующем уровне прилива на баке, а также нормами стоянки под грузовыми операциями. Тов. Ябров скрывал производственные возможности судна, умышленно не хотел представить в службу эксплуатации шкалу для расчета грузоподъемности в каждом отдельном случае.

На деле, с приездом в Николаевск заместителя Наркома т. Петрова, когда организация грузо-разгрузочных операций была несколько поднята, суда „Молот“, „Дон“, „Двина“, „Амур“, „Карага“ неоднократно грузились раньше срока. Но эти сдвиги были недостаточны. После досрочной погрузки или выгрузки суда нередко простаивали в ожидании оформления документов, укомплектования команд, в ожидании рассвета и т. д. В результате судно выбывало из графика.

В навигацию 1940 года суда использовались вар-

варски, не догружались систематически. Погрузка велась без учета рационального размещения груза, использования грузоподъемности и т. д. Это подтверждается тем фактом, что за всю навигацию 1940 года мы имели всего 5 карго-планов, утвержденных капитанами. Остальные карго-планы отвергались ими как не отвечающие условиям рейса и особенностям погрузки.

Надо сказать, что некоторые капитаны не боялись за полное использование грузоподъемности, иногда умышленно отказывались откачать излишек воды из балластных цистерн, не считаясь с тем, что они могли за счет этого взять дополнительный груз.

Этим отличался опять-таки капитан Ябров, который в ответ на законные требования группового диспетчера Кривошеева назвал его пьяным и приказал вахтенному вывести диспетчера с судна. Об этом возмутительном случае было доложено начальнику пароходства т. Перелыгину, но последний не реагировал на это. Такое явное потворство незаконным действиям кроме вреда принести ничего не могло.

Касаясь выполнения судами ходовых норм, мы видим, что валовые среднесуточные нормы не выполнялись. Это объясняется тем, что обстановка пути следования судов находилась в неудовлетворительном состоянии, что вызывало простои в ожидании рассвета, лопмана и т. д.

Перейдем к рассмотрению графика движения флота. Качество такого графика зависит от сведений, поступающих от Нижне-Амурского пароходства и от наличия техноэксплуатационных данных.

Ежемесячно, не позднее

18 числа, Наркомморфлот обязан был сообщать план на предстоящий месяц. Фактически план поступал с большим опозданием.

Нижне-Амурское пароходство должно было присылать сведения о перевалочных грузах не позднее 22 числа предпланового месяца, с точным указанием рода грузов, их количества, портов назначения и клиентуры. На самом деле служба эксплуатации морского пароходства все это получала с большим опозданием, а то и вовсе не получала, сведения на июль, например, даны с опозданием на 6 суток. Они абсолютно не отвечали требованиям планирования, так как в них не были указаны порты назначения и клиентура.

Все это приводило к тому, что Николаевское пароходство не имело реального графика движения судов. Не было никакой возможности заранее предупредить порты и клиентуру о подходе судов. Это вызывало большие простои флота.

На качество графиков движения флота влияло также отсутствие техноэксплуатационных характеристик флота Николаевского и Дальневосточного пароходств. Неоднократные требования по этому поводу со стороны группы оперативного планирования к механико-судовой службе и начальнику службы эксплуатации ни к чему не привели.

Эти уроки должны быть учтены в навигацию 1941 года. Каждый работник должен организовать свою работу так, чтобы она способствовала выполнению плана 1941 года.

П. РОМАНЕНКО,
старший инженер по оперативному планированию



Ученица 2-го класса Валя Потнина под руководством преподавательницы по классу фортепиано С. И. Кульберг разучивает урок.

Фото Н. Коноваленко

ПО НИКОЛАЕВСКОМУ-НА-АМУРЕ ПАРОХОДСТВУ

Премия за экономию топлива

В навигацию 1940 года экипажи буксирных катеров „Воевода“ и „Байкал“ по-стахановски боролись за экономию топлива и смазочных материалов. За время плавания команда буксирного катера „Воевода“ сберегла 23 тонны угля,

команда „Байкала“ — 15,3 тонны.

На днях заместитель начальника морского порта за экономное расходование топлива премировал команду катера „Воевода“ 1628 руб., команду катера „Байкал“ — 1082 руб.

Готовятся к лыжному комсомольскому кроссу

На днях в политотделе пароходства состоялось совещание секретарей комсомольских организаций и физкультурных инструкторов - общественников по вопросу подготовки к комсомольскому лыжному кроссу имени XXIII годовщины РККА. На совещании

разработаны мероприятия по подготовке и проведению кросса.

Физкультурники-моряки, готовясь к кроссу, провели 6 тренировочных выходов на лыжах.

В тренировках участвовало 150 физкультурников.

Шахматный турнир

С 22 декабря в школе морского ученичества проходит шахматный турнир на звание чемпиона школы. В турнире участвует 26 шахматистов.

Сегодняшний номер газеты „Дальневосточный моряк“ выходит на 8 полосах. По указанию начальника политуправления Наркомморфлота Л. Ю. Белыхова 600 экземпляров номера высылаются в Москву для раздачи участникам собрания партийно-хозяйственного актива Наркомморфлота СССР.

О медицинском обслуживании моряков

Тихоокеанский водздрав сметы на 1940 год для нашего участка составлял сам. По смете не было заведующего амбулаторией, сторожа и истопника. Няням приходилось печи топить, полы мыть, а ухаживать за больными было некогда.

Мне, как заведующей участком, заниматься административно-хозяйственной работой было некогда, я занималась исключительно лечением больных, потому что врачей не хватало, вместо 5 врачей, предусмотренных по смете, фактически было 2. Командированному врачу не было предоставлено квартиры. Врач уехал. Для медицинского

работника достать квартиру в пароходстве трудно, для них „свободных квартир“ не бывает. Квартиры за нашими работниками не закреплены.

Недостатков в медобслуживании водников было много. В амбулатории создавались большие очереди, в выходные дни плавсостав лечения не получал, скорая помощь (городская) выезжала несвоевременно.

С 10 ноября больница закрыта, так как помещение не отремонтировано.

Водздрав ставит вопрос перед НКЗ о строительстве у нас новой больницы. Наша общественность должна активно содействовать разре-

шению этого вопроса в положительном смысле.

Начальнику пароходства внесено предложение занять пока под больницу здание амбулатории — оно светлое, теплое, кругом тишина. Под амбулаторию выделить помещение во вновь строящемся доме (мыс Кошка). Там откроем лабораторию и зубопротезный кабинет.

На 1941 год мы намеряем широкое развертывание профилактической работы, так как легче предупредить болезни, чем лечить их.

В навигацию 1941 года намечена организация дежурств врачей в выходные дни для плавсостава и грузчиков, а также введение ночного дежурства фельдшериц.

На 1941 год запрошен врач-хирург, лаборант, госсанитарный инспектор, запрошены

средства (в НКЗ) на строительство или покупку дома для медицинских работников. Не имея своих квартир, трудно подобрать нужный и работоспособный штат.

Наш участок не расширяется на протяжении многих лет потому, что наши непосредственные руководители не интересуются его работой. Водздрав не выделил для нас ни материалов, ни оборудования централизованном порядке, все приходится изыскивать на месте.

Наше пароходство непосредственно подчиняется Наркомморфлоту, а наш участок — тихоокеанскому водздраву. Нам необходимо иметь свой водздрав.

Врач З. ТИТОВА.

Ответственный редактор
Я. М. ГЕЛЬФЕР.